



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 352]

नई दिल्ली, सोमवार, अक्टूबर 19, 2015/आश्विन 27, 1937

No. 352]

NEW DELHI, MONDAY, OCTOBER 19, 2015/ASVINA 27, 1937

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 8 अक्टूबर, 2015

सं. टीएएमपी/53/2015-वीओसीपीटी.— महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 50 के अंतर्गत प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए रियायती प्रभारों की उगाही के बारे में मांगे गए स्पष्टीकरण का एतद्वारा वी ओ चिदंबरनार पत्तन न्यास के आवेदन और उस पर महापत्तन न्यासों और निजी टर्मिनल प्रचालकों के लिए इसके साथ संलग्न सामान्य अंगीकरण आदेश पारित करते हुए निपटान किया जाता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

(मामला सं. टीएएमपी/53/2015-वीओसीपीटी)

आदेश

(सितम्बर, 2015 के 29 वें दिन पारित)

वी ओ चिदंबरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) ने अपने 7 जुलाई, 2015 के पत्र द्वारा वर्ष संख्या 8 - दक्षिण भारत गेटवे टर्मिनल प्रा.लि. द्वारा प्रचालित कंटेनर टर्मिनल में तटीय कार्गो दरें लागू करने के लिए स्पष्टीकरण मांगा है।

2.1 वीओसीपीटी के दिनांक 07 जुलाई, 2015 के पत्र में उठाये गए मुछ्य मुद्दों का संक्षिप्त विवरण निम्नवत् है :

- (i) मैसर्ज रिले शिपिंग एजेंसी, दूरीकोरण ने काफी पहले फरवरी, 2015 में पत्तन को सूचित किया था कि वीओसीपीटी की वर्ष संख्या 8 के कंटेनर टर्मिनल प्रचालक, मैसर्ज दक्षिण भारत गेटवे टर्मिनल प्रा.लि.(डीबीजीपीएल) 8वें वर्ष में तटीय कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए तटीय प्रशुल्क लागू नहीं कर रहा है।
मामले को डीबीजीपीएल के साथ उठाया गया। डीबीजीपीएल ने सूचित किया कि खण्ड 1.2 (ii) (क) – दरमानों की सामान्य निबंधन व शर्तों- के अनुसार “सामान्य व्यापार लाइसेंस धारक भारतीय छवज के विदेशगामी पोत का सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय यात्रा में परिवर्तित किया जा सकता है।” रिले शिपिंग एजेंसी के अधीन टर्मिनल पर आने वाले पोतों के मामले में, तटीय दरें लागू करने के लिए प्रत्येक यात्रा हेतु सीमा शुल्क परिवर्तन
- (ii)

आदेश प्राप्त कर प्रस्तुत नहीं किया गया है। अतः इन परिस्थितियों में, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण से उपयुक्त स्पष्टीकरण लिया जा सकता है।

- (iii) मैसर्ज रिले शिपिंग एजेंसी ने वित्त मंत्रालय, राजस्व विभाग, केन्द्रीय उत्पाद शुल्क व सीमा शुल्क बोर्ड द्वारा तटीय कार्गो को विदेश गामी पोतों में एक भारतीय पत्तन से दूसरे भारतीय पत्तन को ढुलाई के संबंध में 25 फरवरी, 2002 के परिपत्र संख्या 15/2002 की एक प्रति प्रस्तुत की है। उपरोक्त परिपत्र के अनुसार, भारतीय ध्वजधारी विदेशगामी पोतों को एक से अधिक भारतीय पत्तनों से दूसरे पत्तनों और भारत के बाहर पत्तनों पर जाने का मार्ग अपनाने और उसके विपरित, को दो भारतीय पत्तनों के बीच आयात/निर्यात कार्गो के साथ तटीय कंटेनरों की ढुलाई करना अनुमत है। इस प्रकार, मैसर्ज रिले शिपिंग एजेंसी के अंतर्गत भारतीय ध्वजधारी विदेशगामी पोत को वीओसीपीटी की 8वीं वर्ष में लाया जाता है। इन पोतों द्वारा ढुलाई किए जा रहे तटीय कंटेनरों को तूतीकोरण में उतारा जाता है। 8वीं वर्ष के प्रचालक ने दरमानों के खण्ड 1.2 (ii) (क) के अनुसार तटीय प्रशुल्क लागू नहीं किया और न ही तटीय मार्ग के लिए सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश प्रस्तुत किया।
- (iv) मैसर्ज डीबीजीटीपीएल द्वारा तटीय कार्गो पर 40% रियायत के साथ तटीय दरें लागू न करने के मुद्दे को साउर्डन इण्डिया मिल्स एसोसिएशन (एसआईएमए) और इण्डियन नेशनल शिप आर्सेस एसोसिएशन (आईएनएसए) द्वारा पोत परिवहन मंत्रालय और महानिदेशक (पोत परिवहन) ने इस मामले को मुम्बई में 19.6.2015 को सभी संबंधितों के साथ एक बैठक में उठाया। महानिदेशक (पोत परिवहन) ने इस मामले को तत्काल हल करने की इच्छा प्रकट की और तत्संबंधी एक रिपोर्ट प्रस्तुत करने को कहा ताकि इस विषय पर की गई कार्रवाई रिपोर्ट मंत्रालय को भेजी जा सके।

2.2 इसलिए, पत्तन ने, डीबीजीटीपीएल द्वारा प्रचालित 8वें वर्ष के संबंध में दरमानों की सामान्य निवंधन व शर्तों के खण्ड 1.2 (ii) (क) की, जहां तक तटीय कार्गो पर तटीय दरों की उगाही का संबंध है, प्रयोजनीयता अथवा अन्यथा पर स्पष्टीकरण के लिए इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है।

3.1 यहां यह उल्लेख करना संगत होगा कि महानिदेशक (पोत परिवहन) के 25 मार्ग, 1998 के पत्र संख्या एसडी-9/सीएचआरटी(147)/197 के पत्र के आधार पर इस प्राधिकरण ने 2 जून, 1998 को सामान्य अंगीकरण आदेश संख्या टीएएमपी/2/97-एमपीटी पारित किया था जिसमें सभी महापत्तन न्यासों द्वारा समान रूप से अपनाये जाने के लिए वर्गीकरण की निम्नलिखित प्रणाली निर्धारित की थी :

- (i) सामान्य व्यापार लाइसेंस धारक भारतीय ध्वज के विदेश गामी पोत को सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय मार्ग की यात्रा के लिए परिवर्तित किया जा सकता है।
- (ii) विदेशी ध्वज के विदेशगामी पोत को महानिदेशक (पोत परिवहन) द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय मार्ग के लिए परिवर्तित किया जा सकता है।
- (iii) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, लदान पत्तन द्वारा पोत द्वारा सामान का लदान आरंभ करने के समय से तटीय दरें प्रभाव्य की जाएंगी।
- (iv) ऐसे परिवर्तनों के मामलों में, उत्तराई पत्तनों द्वारा उत्तराई कार्य पूरा हो जाने तक ही तटीय दरें प्रभाव्य होगी तत्पश्चात विदेशगामी दरें प्रभाव्य होगी।
- (v) महानिदेशक पोत परिवहन से तटीय लाइसेंस प्राप्त समर्पित भारतीय तटीय पोतों को तटीय दरों की अर्हकता के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होगा।

3.2 तत्पश्चात इस प्राधिकरण ने सभी महापत्तन न्यासों के लिए पोत संबंधी प्रभारों की उगाही के प्रयोजन से 8 अप्रैल, 2002 को आदेश संख्या टीएएमपी/65/2001 – सामान्य के द्वारा दरमानों की सामान्य सोपाधिकताएं निर्धारित की, जो इस प्रकार हैं:

“पोत संबंधी प्रभारों की उगाही के प्रयोजन से पोत की हैसियत, जैसा कि सीमाशुल्क अथवा महानिदेशक पोत परिवहन के प्रमाणीकरण से पता चलेगा उसके “तटीय” अथवा “विदेशगामी” के रूप में वर्गीकरण का निर्धारण कारक होगी, और, इस प्रयोजन के लिए कार्गो की प्राकृति अथवा उसके सूल का इससे कोई संबंध नहीं होगा।”

3.3 उपरोक्त सोपाधिकताओं को सभी महापत्तन न्यासों और बीओटी प्रचालकों में से अधिकतर ने दरमानों में समान रूप से निर्धारित किया है। चूँकि, बीओसीपीटी द्वारा भेजा गया मामला सामान्य अंगीकरण आदेश से उठा है और बीओसीपीटी द्वारा भेजे गए मामले को सामान्य और समान रूप से लागू करने के लिए स्पष्टीकरण दिया जाना होगा अतः सभी महापत्तन न्यासों, सभी संगत बीओटी प्रचालकों सहित डीबीजीटीपीएल मैसर्ज रिले शिपिंग एजेंसी, महानिदेशक (पोत परिवहन) और संबंधित प्रयोक्ताओं से भी परामर्श लेना था। तदनुसार, बीओसीपीटी के 7 जुलाई, 2015 के पत्र को इस प्राधिकरण द्वारा पारित 2 जून, 1998 के आदेश संख्या टीएएमपी/2/97-एमपीटी की प्रति के साथ बीओसीपीटी द्वारा अतिरिक्त प्रयोक्ताओं सहित सभी संबंधितों को भेजा गया और उनसे हमारे 17.7.2015 और 5 अगस्त, 2015 के पत्रों के द्वारा उनसे उनकी टिप्पणियां आमंत्रित की गई थीं।

3.4 महापत्तन न्यासों, संबंधित बीओटी प्रचालकों और संबंधित प्रयोक्ताओं ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए।

4.1 इसी बीच, महानिदेशक(पोत परिवहन) ने अपने कार्यालय में कार्गो को टटीय पोतों के गुजरात और महाराष्ट्र से दक्षिण भारत को आवाजाही पर विचार करने के लिए 24 जुलाई, 2015 को एक बैठक बुलाई जिसमें महानिदेशक (पोत परिवहन) के अनुरोध पर इस प्राधिकरण के वरिष्ठ अधिकारियों ने उसमें भाग लिया। उक्त बैठक में क्या किसी पोत पर विदेश गामी प्रभार मानदण्डों के निर्धारण के संबंध में जल-भूतल मंत्रालय को संबोधित 24 मार्च, 1998 के पत्र संख्या एस डी-9/सीएचआरटी(147)/97 की प्रति को जो इस प्राधिकरण द्वारा 2 जून, 1998 को पारित आदेश का आधार बना, और जिस डीबीजीटीपीएच द्वारा 2 जून, 1998 के एक मानदण्ड का उल्लेख किया गया है, महानिदेशक (पोतपरिवहन) के समक्ष रखा गया। उस बैठक में यह जानकारी लगी कि इस मामले में महानिदेशक (पोत परिवहन) आवश्यक स्पष्टीकरण जारी करेगे। इसलिए महानिदेशक, पोतपरिवहन, से हमारे 4 अगस्त, 2015 के पत्र द्वारा इस मामले में शीघ्र स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया।

4.2 जैसा 24 जुलाई, 2015 की बैठक में निर्णय लिया गया था कि महानिदेशक (पोत परिवहन) ने उक्त मामले में अपने 13 अगस्त, 2015 के द्वारा अपना स्पष्टीकरण दिया। महानिदेशक (पोत परिवहन) ने उक्त पत्र में यह बताया है कि :

- (i) जैसा पोत परिवहन मंत्रालय ने निदेश दिया, 19 जून, 2015 24 जुलाई, 2015 और 6 अगस्त 2015 को क्रमशः एसआईएमए, सीआईटीआई, आईएनएसए (मैसर्ज श्रेयास शिर्पिंग सहित), बीओसीपीटी और टीएएमपी के प्रतिनिधियों के साथ बैठकें आयोजित की गईं। तटीय पोत परिवहन के माध्यम से कपास के लागत प्रभावी परिवहन समाधान की चर्चा की जा सके।
- (ii) टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों के मुद्दे पर 24 जुलाई, 2015 को हुई बैठक के दौरान, सदस्य (वित्त), टीएएमपी, द्वारा सदस्यों के ध्यान में विदेशगामी भारतीय पोतों को छूट प्राप्त टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार (टीएचसी) प्रभारित करने, जब ऐसे पोत तटीय मार्ग पर चल रहे हैं, की अपेक्षा के बारे में तत्कालीन जल-भूतल परिवहन मंत्रालय को संबोधित एक पुराने पत्र के डीजीएस 24 मार्च, 1998 के पत्र संख्या एसडी-9/चार्ट (147)/97 की ओर दिलाया। सदस्य (वित्त) टीएएमपी से यह पता चला कि उपरोक्त पत्र में जारी दिशा-निर्देशों का अन्य बातों के साथ-साथ, अनुपालन विभिन्न महापत्तनों द्वारा भारतीय ध्वज पोतों के लिए टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों को प्रभारित करने के आधार के रूप में किया जा रहा है। उक्त पत्र के अनुसार, विदेशगामी भारतीय ध्वज पोत महापत्तनों पर छूट प्राप्त दरों का लाभ सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर लाभ उठा सकते हैं और ऐसी छूटें निर्देशालय द्वारा जारी सामान्य व्यापार लाइसेंस (जीटीएल) के आधार पर दी जाती हैं।
- (iii) इस संबंध में, यह बताया जाता है कि भारतीय ध्वज पोतों को जीटीएल प्रचालन के क्षेत्र का हवाला देते हुए जारी किए जाते हैं जैसे – (i) तटीय; (ii) संपूर्ण विश्व (विदेशगामी) और (iii) संपूर्ण विश्व (विदेशगामी) और तटीय। पिछले कुछ वर्षों में, भारतीय पोत स्वामी लाइसेंसों की दूसरी श्रेणी के लिए लाइसेंस का अनुरोध नहीं करते यानी समर्पित “विदेशगामी” और सामान्यतः, अधिकतर भारतीय पोत स्वामियों को अब जीटीएल के साथ जारी किए जाते हैं और उनमें व्यापार क्षेत्र दर्शाया जाता है या तो “तटीय” या “संपूर्ण विश्व और तटीय”।
- (iv) विदेशगामी भारतीय पोत को भारत में अपने प्रथम पत्तन पर आने के लिए “तटीय” में परिवर्तित कराना पड़ता है और उसके पश्चात उसे किसी अन्य सीमाशुल्क परिवर्तन की जरूरत नहीं पड़ती, जब तक कि वह भारतीय तट पर आवाजाही करता है।

4.3 इन परिस्थितियों में, महानिदेशक (पोत परिवहन) ने इस प्राधिकरण को यह स्पष्ट करने का अनुरोध किया है कि विदेशगामी भारतीय पोत को “संपूर्ण विश्व और तटीय” प्रचालन के लिए जारी व्यापारिक लाइसेंसधारी पोतों को देशी कार्गो/कंटेनरों के लिए टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार (टीएचसी) के अनुसार तटीय प्रभार लागू किए जाएं। यह इस बात को ध्यान में रखकर कि टीएचसी केवल उस कार्गो से संबंधित है जो उस पोत पर ढोयाजा रहा है यानी चाहे घरेलू हो या विदेशी।

5.1 बीओसीपीटी द्वारा व्यक्त की गई तत्कालिकता को ध्यान में रखते में रखते हुए, बीओसीपीटी को हमारे 20 अगस्त, 2015 के पत्र द्वारा महानिदेशक (पोत परिवहन) द्वारा संमूचित स्थिति के बारे में अंतरिम उत्तर दिया गया और साथ ही डीबीजीटीपीएल, एलआरएसएल और महानिदेशक (पोत परिवहन) को भी सूचित किया गया।

5.2 हमारे 20 अगस्त, 2015 के पत्र का हवाला देते हुए महानिदेशक (पोत परिवहन) ने 16 दिसंबर, 2015 के अपने ई-मेल के द्वारा निम्नलिखित उल्लेख किया:

- (i) बीओसीपीटी ने अपने 10 सितंबर, 2015 के ई-मेल के द्वारा यह सूचित किया है कि डीबीजीटीपीएल के आधार पर तत्काल प्रभाव से तटीय प्रशुल्क को कार्यान्वित करना स्वीकार कर लिया है। लेकिन मैसर्ज पीएलए, एसआईसीएप्ल,

7वें बर्थ कंटेनर टर्मिनल प्रचालक ने अभी भी तटीय प्रशुल्क को कार्यान्वित नहीं किया है क्योंकि वह टीएमपी से विशिष्ट आदेशों की प्रतीक्षा कर रहे हैं।

- (ii) अध्यक्ष (वीओसीपीटी) को संबोधित टीएमपी के 20 अगस्त, 2015 के पत्र से यह पता चलता है कि इस विषय पर टीएमपी को सभी संबंधितों से टिप्पणियां प्राप्त होने पर मामले की विस्तृत समीक्षा के पश्चात सभी महापत्तन न्यासों द्वारा अपनाए जाने के लिए विस्तृत सामान्य आदेश जारी करने थे। इस बात को ध्यान में रखते हुए कि गुजरात से दक्षिण भारत को कपास का परिवहन का मौसम अक्तूबर से आरंभ होने वाला है, प्रस्तावित सामान्य आदेश, बिना कोई और देरी किए, जारी करने का कष्ट करें।

6. वीओसीपीटी ने अपने 30 जुलाई, 2015 के पत्र में यह कहा है कि इस मामले में शीघ्र स्पष्टीकरण की अपेक्षा है तकि वीओसीपीटी चिदम्बरनार पत्तन में स्थित दोनों टर्मिनल केंद्र सरकार की नीति के अनुसार तटीय कार्गों पर तटीय दरों की ही उगाही करें।

7. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाही प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध है। प्राप्त टिप्पणियों के उद्धरण संबंधित पक्षों को अलग से भेज दिए जाएंगे। इस ब्यौरे को हमारी वेब-साइट <http://tariffauthority.gov.in> में भी उपलब्ध करा दिया जाएगा।

8. मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई सूचना की समग्रता के हवाले से निम्नलिखित स्थिति उजागर होती हैं:

- (i) यह मामला वीओसीपीटी चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) द्वारा दिए गए एक आवेदन से उठा है। मामले की पृष्ठभूमि में पत्तन को एक शिपिंग एजेंट मैसर्ज रिले शिपिंग एजेंसी से एक अभ्यावेदन प्राप्त होता है कि वीओसीपीटी स्थित वर्थ संख्या 8 के कंटेनर टर्मिनल के वीओटी प्रचालक अर्थात् दक्षिण भारत गेटवे टर्मिनल प्रा० लि० (डीबीजीपीएल) वर्थ संख्या 8 में तटीय कार्गों के प्रहस्तन के लिए रियायती प्रशुल्क नहीं लगाता और वहाँने से विदेशगामी कार्गों पर लागू प्रभार लगता है कि तटीय कार्गों दरों को लागू करने के लिए प्रत्येक यात्रा के लिए सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश प्रस्तुत नहीं किया जाता है।
- (ii) जैसा कि पहले बताया है, प्रशुल्क प्रयोजनों के लिए पोतों को 'तटीय' अथवा "विदेशगामी" के रूप में वर्गीकरण निर्धारण को समान रूप से अंगीकार करने के संबंध में इस प्राधिकरण ने, 25 जुलाई, 1998 के महानिदेशक (पोत परिवहन) के पत्र में की गई सिफारिश के आधार पर, 2 जून, 1998 के आदेश संख्या टीएमपी/2/97-एमपीटी पारित किया था। वर्गीकरण निर्धारण की प्रणाली ऊपर पैरा 3.1 में पहले ही बतायी जा चुकी है। अतः इसे संक्षिप्तता के प्रयोजन से दोहराने की जरूरत नहीं है। उक्त आदेश में निर्धारित वर्गीकरण का पहला मानदण्ड सामान्य व्यापार लाइसेंस धारक भारतीय ध्वज के विदेश गामी पोत को सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय मार्ग की यात्रा के लिए परिवर्तित किया जा सकता है। दूसरा मानदण्ड विनियित करता है कि विदेशी ध्वज के विदेशगामी पोत को महानिदेशक (पोत परिवहन) द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय मार्ग के लिए परिवर्तित किया जा सकता है। अन्य तीन मानदण्ड ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरों को लागू करने के बारे में बताते हैं। समान अंगीकरण आदेश का वह प्रथम मानदण्ड है जिसके बारे में वीओसीपीटी ने स्पष्टीकरण मांगा है। सूचित किया गया कि डीबीजीपीएल वर्थ संख्या 8 पर उत्तरने वाले तटीय कंटेनरों पर तटीय दरों लागू नहीं करता क्योंकि मैसर्ज रिले शिपिंग एजेंसी तटीय दरों लागू करने के लिए अपनी प्रत्येक यात्रा के लिए सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश प्रस्तुत नहीं करती है। इस प्रकार वीओसीपीटी द्वारा भेजा गया मामला डीबीजीपीएल द्वारा टर्मिनल में प्रहस्त तटीय कंटेनरों पर तटीय दरों लागू करने के स्थान पर विदेशगामी दरों की उगाही से संबंधित है।
- (iii) यहाँ यह उल्लेख करना संगत है कि तटीय कार्गों और कंटेनर के प्रहस्तन पर तटीय रियायत से संबंधित नीति तत्कालीन जहाजरानी, सड़क परिवहन और राजमार्ग (एमएसआरटीएच) द्वारा 1 जनवरी, 2005 के पत्र संख्या पीआर-14019/29/2001-पीजी द्वारा आरंभ की गई थी जिसे इस प्राधिकरण के एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अंतर्गत नीति-निर्देशों के रूप में जारी किया गया था। उपरोक्त तटीय रियायत नीति में सभी महापत्तन न्यासों पर और अधिनियम की धारा 42 (3) के अंतर्गत प्राधिकृत निजी प्रचालकों के लिए तटीय कार्गों/कंटेनरों/पोतों से संबंधित प्रभारों का विदेशी दर के 60 प्रतिशत रियायती दर का निर्धारण अपेक्षित है। महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 111 के अंतर्गत (तत्कालीन) एमएसआरटीएचद्वारा जारी नीति निर्देशों के अनुपालन में, इस प्राधिकरण ने सामान्य सोपाधिकताओं के एक सेट को अंतर्विष्ट करते हुए सभी महापत्तनों और निजी टर्मिनल प्रचालकों के दरमानों का संशोधन करते हुए 7 जनवरी, 2005 को एक आदेश पारित किया। यह आदेश राजपत्र संख्या 3 के अंतर्गत 12 जनवरी, 2005 को भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ। पैरा 3 (vii) में पोत (कार्गो)/कंटेनर के लिए तटीय रियायत से संबंधित (तत्कालीन) एमएसआरटीएच के नीति निर्देशों के आधार पर शर्तों का निर्धारण करते समय उक्त सामान्य आदेश में निम्नलिखित भी विनियित किया गया:

“पोत संबंधी प्रभारों की उगाही के प्रयोजन से पोत की हैसियत, जैसा कि सीमाशुल्क अथवा महानिदेशक पोत परिवहन के प्रमाणीकरण से पता चलेगा उसके “तटीय” अथवा “विदेशगामी” के रूप में वर्गीकरण का निर्धारण कारक होगी, और, इस प्रयोजन के लिए कार्गों की प्राकृति अथवा उसके मूल का इससे कोई संबंध नहीं होगा।

उक्त उपबंध से यह सुस्पष्ट है कि विदेशगामी पोत द्वारा ढोये जा रहे कार्गो/कंटेनर, तटीय यात्रा करने की अनुमति पर, वह ऐसी अनुज्ञेय यात्रा के संबंध में रियायत के योग्य होगा।

(iv) वीओसीपीटी ने अपने पत्र में यह बताया है कि मैसर्ज रिले शिपिंग एजेंसी ने तटीय दरें लागू करने के अपने दावे के समर्थन में वित्त मंत्रालय, राजस्व विभाग, कंद्रीय उत्पाद शुल्क व सीमा शुल्क (सीबीईसी) द्वारा जारी 25 फरवरी, 2002 का परिपत्र संख्या 15/2002 की ओर ध्यान आकर्षित कराया है। इस संदर्भ में, यहां यह उल्लेख करना संगत होगा कि इस परिपत्र के पैरा 2 के अनुसार सीबीईसी ने भारतीय ध्वजधारी विदेशगामी पोतों को एक से अधिक भारतीय पत्तनों से दूसरे पत्तनों और भारत के बाहर पत्तनों पर जाने का मार्ग अपनाने और उसके विपरित, को दो भारतीय पत्तनों के बीच आयात/निर्यात कार्गों के साथ तटीय कंटेनरों की ढुलाई करना अनुमत किया है। भारतीय ध्वज विदेशगामी पोत द्वारा दो भारतीय पत्तनों के बीच आयातित/निर्यातित कार्गों के साथ तटीय कंटेनरों को ढोने की अनुमति की प्रक्रिया सीबीईसी द्वारा जारी उक्त परिपत्र के पैरा 2 (क) से 2 (i) में सूचीबद्ध है। जेएनपीटी ने बताया कि प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमानों में सामान्य निवंधन और शर्तों में “सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश” के बारे में उल्लेख किया गया है। यह सीबीईसी के परिपत्र में निर्धारित प्रक्रिया के अंतर्गत नहीं आता। जेएनपीटी ने इस प्राधिकरण के परीक्षण के लिए छोड़ दिया और सुझाव दिया कि सीबीईसी के 25 फरवरी, 2002 के परिपत्र में निर्धारित प्रक्रियाओं को महापत्तन न्यासों और निजी टर्मिनल प्रचालकों के वर्तमान दरमानों में शामिल कर दिया जाए।

जैसा कि पहले बताया गया है कि उपरोक्त परिपत्र भारतीय ध्वज विदेशगामी पोत द्वारा एक भारतीय पत्तन से दूसरे भारतीय पत्तन को तटीय कार्गों की विदेशगामी पोत में ढुलाई करने के लिए अपनाई जाने वाली प्रक्रिया से संबंधित है। प्रक्रिया दरमानों को लागू करने से संबंधित नहीं है। महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अनुसार, यह प्राधिकरण दरमानों के निर्धारण जिन पर और शर्तों का विवरण जिनके अंतर्गत महापत्तन न्यास द्वारा अथवा कथित अधिनियम की धारा 42 के अंतर्गत प्राधिकृत किसी व्यक्ति द्वारा अधिनियम की धारा 48 के अंतर्गत विनिर्दिष्ट सेवाओं में से किसी का निष्पादन करना है, को बनाने के लिए अधिशासित है। अतः सीबीईसी के 25 फरवरी, 2002 के परिपत्र में निर्धारित प्रक्रियाओं को महापत्तन न्यासों और इस कारण से बीओटी प्रचालकों के दरमानों में शामिल करना संभव नहीं पाया गया है।

(v) (क) डीबीजीपीएल द्वारा उठाया गया मूल मुद्दा, जैसा वीओसीपीटी ने हमें सूचित किया है, तटीय कंटेनरों के लिए रियायती दरों की उगाही करने से मना करना यह है कि तटीय दरें लागू करने के लिए प्रत्येक मार्ग/यात्रा के लिए सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश प्राप्त व प्रस्तुत न करना है। जबकि वीसीटीपीएल ने कहा है कि भारतीय ध्वज विदेशगामी पोतों के लिए सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश अपेक्षित है, किसी भी महापत्तन न्यास ने और चकियत एजेंसी प्रा० लि० ने मुख्य मुद्दों को छुआ भी नहीं है। सीमा शुल्क आयुक्त कार्यालय ने इस मुद्दे पर कोई टिप्पणी नहीं की और एसआरएसएल ने पूरा होने पर एक भारतीय पत्तन से दूसरे भारतीय पत्तन को अपनी शिपमेंट के लिए रियायती दरें लागू करनी चाहिए।

(vi) (क) महानिदेशक (पोतपरिवहन) ने (तत्कालीन) एमओएसटी को अपने 24 मार्च, 1998 के पूर्व के पत्र का परीक्षण करने के पश्चात अपने 13 अगस्त, 2015 के पत्र संख्या एसडी.12/विविध (17)/14 के द्वारा स्पष्ट किया कि:

विदेशगामी भारतीय पोत को भारत में अपने पहले पत्तन पर तटीय में परिवर्तन करना होगा और उसके पश्चात किसी अन्य सीमा शुल्क परिवर्तन की जरूरत नहीं है, जब तक कि यह भारतीय तटों पर चलता है। इन परिस्थितियों में, विदेशगामी भारतीय पोत, जिसके पास “संपूर्ण विश्व और तटीय” प्रचालन का व्यापार लाइसेंस हो, पर घेरेलू कार्गो/कंटेनरों के प्रहस्तन प्रभारों (एचसी) के लिए ग्राह्य तटीय दरें लागू की जानी चाहिए। यह इस बात को ध्यान में रखकर है कि प्रहस्तन प्रभार उस कार्गो के संबंधित होते हैं जो पोत ढो रहे होते हैं यानी कार्गो घेरेलू है अथवा विदेशी।

(घ) उक्त स्पष्टीकरण को उपयुक्त रूप से अंतर्विष्ट किया जाए। वर्तमान टिप्पणी संख्या (v) विनिर्दिष्ट करती है कि विदेशगामी पोत के तटीय पोत में परिवर्तन के मामले में तब तक तटीय दरें प्रभार्य होंगी जब तक उत्तरायी प्रचालन पूरा नहीं हो जाता; उसके तत्काल पश्चात, उत्तरायी पत्तन द्वारा विदेशगामी दरें प्रभार्य होंगी। इस उपबंध को यदि यथावत जारी रहने दिया जाए तो यह महानिदेशक (पोत परिवहन) द्वारा दिए

गए स्पष्टीकरण के अनुकूल नहीं होगा। इसलिए, कथित शर्त को आंशिक रूप से संशोधित किया जाता है कि विदेशगामी पोत के तटीय पोत में परिवर्तन के मामले में, जब तक पोत भारत में अंतिम पत्तन पर उत्तरायी कार्य पूरा नहीं कर लेता तब तक तटीय दरें प्रभार्य होंगी, इसके तत्काल पश्चात, उत्तरायी पत्तन द्वारा विदेशगामी दरें प्रभार्य होंगी।

- (vii) महानिदेशक (पोत परिवहन) के स्पष्टीकरण में विदेशी ध्वज के विदेशगामी पोत महानिदेशक (पोत परिवहन) द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय परिवर्तन होने पर ढोए जा रहे तटीय कार्गो/कंटेनर को छूआ नहीं है। भारतीय जहाज स्वामी समर्पित विदेश जाने के लिए लाइसेंस का अनुरोध नहीं करते, और, सामान्यतः, अधिकतर भारतीय जहाजों को अब "तटीय" अथवा "संपूर्ण विश्व व तटीय" के लिए जनरल व्यापार लाइसेंस (जीटीएल) जारी किए जाते हैं जैसा कि महानिदेशक (पोत परिवहन) द्वारा सूचित किया गया है। चूंकि समर्पित विदेशगामी पोत के लिए लाइसेंस जारी करना महानिदेशक (पोत परिवहन) द्वारा वर्जित नहीं किया जाता, इसलिए विदेशी ध्वज के विदेशगामी पोत के महानिदेशक (पोत परिवहन) द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय यात्रा के लिए परिवर्तित करने के वर्तमान उपबंध जारी रखे जा सकते हैं।
- (viii) महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 51 इस प्राधिकरण को आयात सामान से भिन्न तटीय समान के संबंध में, जैसा कि सीमा शुल्क अधिनियम, 1962 में परिभाषित है, एक भारतीय पत्तन से दूसरे भारतीय पत्तन को ढोने के लिए निम्न दर निर्धारित करने के लिए प्राधिकृत किया है। जहां तक बीओपीटी द्वारा मांगे गए स्पष्टीकरण का संबंध है, एमओपीटीने यह पाया है कि:
 - (क) किसी कार्गो का किसी भारतीय पत्तन से लदान होना और उसका गंतव्य कोई अन्य भारतीय पत्तन है तो उस कार्गो को, कार्गो का परिवहन करने वाले पोत के ध्वज का ध्यान दिए बिना, तटीय कार्गो समझा जाना चाहिए।
 - (ख) किसी कार्गो का लदान किसी भारतीय पत्तन से होता है और उसका गंतव्य कोई विदेशी पत्तन है तो उस कार्गो को, कार्गो का परिवहन करने वाले पोत के ध्वज का ध्यान दिए बिना, विदेशगामी समझा जाना चाहिए।
 - (ग) किसी कार्गो का लदान किसी भारतीय पत्तन से होता है और उसे मार्गस्थ कार्गो के रूप में किसी अन्य भारतीय पत्तन पर उतारा जाता है परन्तु उसका गंतव्य कोई विदेशी पत्तन है तो उस कार्गो को, कार्गो का परिवहन करने वाले पोत के ध्वज का ध्यान दिए बिना, विदेशगामी कार्गो नहीं समझा जाना चाहिए। सीओपीटी ने विचार प्रकट किया है कि कार्गो/कंटेनर के लिए तटीय प्रशुल्क की उपयुक्तता का पोत की हैसियत से कोई लेना-देना नहीं है। एमओपीटी और सीओपीटी से संकेत लेते हुए और महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 51 को ध्यान में रखते हुए, महानिदेशक (पोत परिवहन) द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरणों के अतिरिक्त निम्नलिखित उपबंध निर्धारित किए गए हैं:
 - (क) कार्गो/कंटेनर का लदान किसी भारतीय पत्तन से हुआ है और उसका गंतव्य कोई अन्य भारतीय पत्तन है तो उस कार्गो/कंटेनर को लागू दर पर उगाही होनी चाहिए उसकी दुलाई करने वाला पोत चाहे भारतीय ध्वज का है या विदेशी ध्वज का।
 - (ख) कार्गो/कंटेनर का लदान किसी भारतीय पत्तन से होता है और उसे मार्गस्थ कार्गो के रूप में किसी अन्य भारतीय पत्तन पर उतारा जाता है परन्तु उसका गंतव्य कोई विदेशी पत्तन है, ऐसे कार्गो/कंटेनर को विदेशगामी समझा जाना चाहिए उसकी दुलाई करने वाला पोत चाहे भारतीय ध्वज का है या विदेशी ध्वज का।

9. महानिदेशक (पोत परिवहन) द्वारा जारी स्पष्टीकरणों और सभी महापत्तन न्यासों और संबंधित बीओटी प्रचालकों के दरमानों में निर्धारित शर्तों को ध्यान में रखते हुए कि विदेशगामी पोत को महानिदेशक (पोत परिवहन) की सिफारिश के आधार पर जून 1998 के आदेश संख्या टीएएमपी/4/97-एमपीटी और इस प्राधिकरण के 7 जनवरी, 2005 के आदेश संख्या टीएएमपी/4/2004-सामान्य के अंतर्गत जारी तटीय रियायतों से संबंधित शर्तों और तत्पश्चात समान अंगीकरण आदेश के लिए तत्कालीन एमएसआरटीएच द्वारा जारी तटीय रियायत नीति के आधार पर 15 मार्च, 2005 को जारी संशोधन तथा बीओपीटी द्वारा उठायी गई संदिग्धता को ध्यान में रखते हुए, यह प्राधिकरण सभी महापत्तन न्यासों और इस कारण से निजी टर्मिनल प्रचालकों के दरमानों में निर्धारित वर्तमान उपबंधों को निम्नवत आशोधित करने का निर्णय लेता है:

क. पोत संबंधी प्रभारों (बीआरसी) की उगाही के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली

- (i) सामान्य व्यापार लाइसेंस धारक भारतीय ध्वज के विदेशगामी पोत को सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय यात्रा के लिए परिवर्तित किया जा सकता है। ऐसा पोत जो पहले भारतीय पत्तन पर सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय यात्रा के लिए परिवर्तित किया जाने पर आगे और किसी सीमा शुल्क परिवर्तन की तब तक जरूरत नहीं होगी जब तक वह भारतीय तट पर यात्रा करता है।
- (ii) विदेशी ध्वज के विदेशगामी पोत को महानिदेशक (पोत परिवहन) द्वारा जारी तटीय लाइसेंस के आधार पर तटीय यात्रा के लिए परिवर्तित किया जा सकता है।

ख. पोत संबंधित प्रभार (वीआरसी) रियायती तटीय दर और विदेशगामी दर के लिए मानदण्ड

- (i) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, लदान पत्तन द्वारा पोत के तटीय समान के लदान आरंभ करने के समय से तटीय दरें प्रभार्य की जाएंगी।
- (ii) ऐसे परिवर्तन के मामलों में भारत में अंतिम पत्तन पर पोत द्वारा उत्तरायी प्रचालन पूरा कर लिए जाने तक तटीय दरें प्रभार्य होंगी और इसके तत्काल पश्चात उत्तरायी पत्तन द्वारा विदेशगामी दरें प्रभार्य की जाएंगी।
- (iii) महानिदेशक (पोत परिवहन) से तटीय लाइसेंस धारक समर्पित भारतीय तटीय पोतों को तटीय दरों का पात्र होने के लिए किसी अन्य दस्तावेज की आवश्यकता नहीं होगी।

ग. कार्गो संबंधी प्रभारों (सीआरसी) की रियायती तटीय दर पर उगाही के लिए मानदण्ड

- (i) "विश्व भर और तटीय" प्रचालन के लिए जारी सामान्य व्यापार लाइसेंस धारक भारतीय विदेशगामी पोत को प्रहस्तन प्रभारों (एचसी) के संबंध में लागू तटीय दरें लगायी जानी चाहिए यानी जहाज से तट स्थानांतर और क्षेत्र/को भण्डारण यार्ड, घाट सहित, स्थानांतरण।
- (ii) इसके अतिरिक्त,
 - (क) कार्गो/कंटेनर का लदान किसी भारतीय पत्तन से हुआ है और उसका उसका गंतव्य कोई अन्य भारतीय पत्तन है तो उस कार्गो/कंटेनर को लागू दर पर उगाही होनी चाहिए उसकी हुलाई करने वाला पोत चाहे भारतीय ध्वज का है या विदेशी ध्वज का।
 - (ख) कार्गो/कंटेनर का लदान किसी भारतीय पत्तन से होता है और उसे सार्वस्थ कार्गो के रूप में किसी अन्य भारतीय पत्तन पर उतारा जाता है परन्तु उसका गंतव्य कोई विदेशी पत्तन है, ऐसे कार्गो/कंटेनर को विदेशगामी समझा जाना चाहिए उसकी हुलाई करने वाला पोत चाहे भारतीय ध्वज का है या विदेशी ध्वज का।

10.1 सभी महापत्तन न्यासों को आदेश दिया जाता है कि वे उक्त उपबंधों को उपयुक्त रूप से समाविष्ट करते हुए अपने वर्तमान दरमानों में संशोधन कर लें।

10.2 निजी टर्मिनल प्रचालकों को भी जिनके दरमानों में संगत शर्तें निर्धारित हैं, निदेश दिया जाता है कि वे अपनी वर्तमान शर्तों को ऊपर निर्धारित आशोधित शर्तों से प्रतिस्थापित कर दें।

11. इस तथ्य को मान्य करते हुए कि यह कार्गो संबंधित प्रभारों की उगाही से संबद्ध वर्तमान उपबंधों के मात्र आशोधन हैं इसलिए आशोधित उपबंध तत्काल प्रभाव से प्रभावी किये जाते हैं।

टी.एस. बालासुब्रमणियन्, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असा./143/2015(233)]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 8th October, 2015

No. TAMP/53/2015-VOCPT.— In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the application filed by V.O. Chidambaranar Port Trust seeking clarification regarding levy of concessional charges for coastal cargo / container by passing a Common Adoption Order for Major Port Trusts and Private Terminal Operators thereat, as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports
Case No. TAMP/53/2015-VOCPT

O R D E R

(Passed on this 29th day of September, 2015)

The V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) vide its letter dated 7 July 2015 had sought clarification for application of Coastal cargo rate in Berth No. 8 – Container Terminal operated by the Dakshin Bharat Gateway Terminal Pvt. Ltd.

2.1. The main points of the VOCPT letter dated 7 July 2015 are summarized below:

- (i). M/s. Relay Shipping Agency, Tuticorin informed the Port early in February, 2015 that M/s. Dakshin Bharat Gateway Terminal Pvt. Ltd. (DBGTPL), the Operator of Container Terminal at Berth No. 8 at VOCPT has not applied Coastal tariff on Coastal containers handled at the 8th berth. DBGTPL has billed all the Coastal containers at foreign tariff.
- (ii). The matter was taken up with the DBGTPL. The DBGTPL has informed that as per Clause 1.2 (ii) (a) - General Terms & Conditions of Scale of Rates, "**a Foreign going vessel of Indian Flag, having a general trading license can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion order**". In the case of the vessels called at the Terminal under Relay Shipping Agency, the Customs conversion order has not been obtained and produced for every run for applying the Coastal rates. Hence, in the circumstances, suitable clarification may be sought from TAMP.
- (iii). M/s. Relay Shipping Agency has furnished a copy of Circular No. 15/2002 dated 25 February, 2002 issued by the Ministry of Finance, Department of Revenue, Central Board of Excise & Customs on the matter of carriage of Coastal cargo from one Indian Port to another Indian Port in Foreign going vessels. According to the said Circular, Indian Flag foreign going vessels operating in routes covering more than one Indian Port to a Port outside India and vice versa, shall be allowed to carry Coastal containers along with import/export cargo between two Indian Ports. Thus, the Indian Flag Foreign going vessel under M/s. Relay Shipping Agency called at the 8th berth at VOCPT. For the Coastal containers carried by the vessel and discharged at Tuticorin, the 8th Berth Operator has not applied the Coastal tariff, citing Clause 1.2 (ii) (a) of Scale of Rates and non-submission of Customs conversion order for Coastal run.
- (iv). The issue of non-application of Coastal rates with 40% concession on Coastal cargo by M/s. DBGTL has been taken up by the Southern India Mills Association (SIMA) and Indian National Ship Owners' Association (INSA) with the Ministry of Shipping and the Director General (Shipping). The DG (Shipping) discussed the matter with Port Trust in a meeting taken by them with all concerned on 19.6.2015 at Mumbai. The DG (Shipping) desired the matter to be settled at the earliest and furnish a report to them so as to forward an action taken report to the Ministry on the same.

2.2. The port has, therefore, requested this Authority to clarify on the applicability or otherwise of Clause 1.2 (ii) (a) of General Terms and Conditions of the Scale of Rates in respect of 8th berth operated by DBGTPL, in so far as levying of Coastal tariff on Coastal cargo.

3.1. It is relevant here to mention that this Authority based on an opinion of DG (Shipping) vide its letter No. SD-9/CHRT(147)/97 dated 25 March 1998 had passed a common adoption Order No. TAMP/2/97-MPT dated 2 June 1998 prescribing the following system of classification for common adoption by all the Major Port Trusts:

- (i). A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
- (ii). A foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
- (iii). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessels starts loading coastal goods.
- (iv). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes discharging operations; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (v). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.

3.2. Subsequently, this Authority has also prescribed a common conditionality in scale of rates for all the Major Port Trust vide Order No. TAMP/65/2001-Gen dated 8 April 2002 for the purpose of levy of vessels related charges, which is as follows:

"The Status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levy of vessel-related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose."

3.3. The conditionalities as brought out above are uniformly prescribed in the Scale of Rates of all Major Port Trusts and many of the BOT operators. Since the matter referred by VOCPT flows from common adoption Order and the matter referred by VOCPT will have to be clarified for common and uniform application, all the Major Port Trusts, all relevant BOT operators including DBGTPL, M/s. Relay Shipping Agency, Director General (Shipping) and relevant users were to be consulted. Accordingly, a copy of the VOCPT letter dated 7 July 2015 along with Order No.TAMP/2/97-MPT dated 2 June 1998 passed by this Authority was forwarded to all the concerned including additional users forwarded by VOCPT seeking their comments vide our letters dated 17 July 2015 and 5 August 2015.

3.4. The Major Port Trusts, relevant BOT operators and relevant users have made their submissions.

4.1. In the meanwhile, the D.G. (Shipping) convened a meeting on 24 July 2015 at its office to discuss movement of cargo through coastal vessels from Gujarat and Maharashtra to South India which was attended by Senior Officers of this Authority at the request of DG (Shipping). In the said meeting, a copy of the letter No.SD-9/CHRT(147)/97 dated 24 March 1998 addressed to the Ministry of Surface Transport on the criteria for determining whether vessel should be charged foreign going or coastal rates which formed the basis for the Order dated 2 June 1998 passed by this Authority and one of the criteria of 2 June 1998 order cited by the DBGTPL was furnished to D.G. (Shipping). It was given to understand in the said meeting that D.G. (Shipping) will issue necessary clarification in the matter. The D.G. Shipping was, therefore, requested to expedite furnishing clarification in the matter vide our letter dated 4 August 2015.

4.2. As decided in the meeting held on 24 July 2015, the DG (Shipping) has issued clarification on the said matter vide its letter dated 13 August 2015. The DG (Shipping) in the said letter has stated that –

- (i). As directed by the Ministry of Shipping, meetings with the representative of SIMA, CITI, INSA (including M/s.Shreyas Shipping), VOCPT and TAMP were held on 19 June 2015, 24 July 2015 and 6 August 2015 to discuss the issues to be resolved for the cost effective transport of cotton through coastal shipping.
- (ii). During the meeting on 24 July 2015, on the issue of Terminal Handling Charges, the Member (Finance), TAMP brought to the notice of the members about an old DGS communication No. SD-9/Chart(147)/97 dated 24 March 1998 to the erstwhile Ministry of Surface Transport on the requirement of custom conversion of foreign going Indian vessels for availing of discounted Terminal Handling Charges (THC), when such ships are on coastal run. It is understood from the Member (Finance), TAMP that the guidelines *inter alia* contained in the aforementioned letter are followed as a basis for charging Terminal Handling Charges for Indian flag vessels at various major ports. As per the said letter, a foreign going Indian ship can avail of the discounted rates at the Major Ports only on the basis of customs conversion order and such discounts are granted on the basis of a General Trading License (GTL) issued by the Directorate.
- (iii). In this regard, it is stated that the Indian flag vessels are issued with GTL indicating the area of operation as (i). Coastal (ii). Worldwide (foreign going) and (iii). Worldwide (foreign going) and coastal. In the last few years, Indian shipowners do not request for the 2nd category licenses, i.e. dedicated 'foreign going' and in general, most of the Indian ship owners are now issued with GTL indicating trade area as either 'coastal' or 'worldwide and coastal'.
- (iv). A foreign going Indian vessel will have to convert it into coastal at her first port of call in India and thereafter, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian coast.

4.3. Under the circumstances, DG Shipping has requested this Authority to clarify that foreign going Indian ships having trading license issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Terminal Handling Charges (THC) for the domestic cargo/ containers. This is keeping in view that the THC is related to only the cargo the vessel carries, i.e. whether domestic or foreign.

5.1. In view of the urgency expressed by the VOCPT, an interim reply was given to the VOCPT vide our letter dated 20 August 2015 communicating the position conveyed by DG (Shipping), under intimation to DBGTPL, SRSL and DG (Shipping).

5.2. Quoting our letter dated 20 August 2015 the D.G. (Shipping) vide its e-mail dated 16 September 2015 has stated the following:

- (i). VOCPT has informed vide its e-mail dated 10 September 2015 that the DBGTPL has agreed to implement coastal tariff with immediate effect based on the clarifications received from TAMP. However, M/s.PSA SICAL, the operator of 7th Berth Container Terminal, has not yet implemented the coastal tariff since they are awaiting specific orders from TAMP.
- (ii). As understood from TAMP's letter dated 20 August 2015 addressed to the Chairman (VOCPT), TAMP was to issue a detailed common order for adoption of all Major Port Trusts on the subject matter after detailed examining of the matter on receipt of comments from all concerned. Keeping in view that the season for the cotton movement from Gujarat to South India might commence from October, the proposed general order may please be issued without further delay.

6. The VOCPT vide its letter dated 30 July 2015 has stated the matter requires early clarification so that both the Terminals located in V.O. Chidambaranar Port, levy only the coastal rates on coastal cargo as per Policy of the Central Government.

7. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of comments received will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

8. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). This case arises out of an application made by the V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) in the backdrop of a representation made by one of the shipping agents M/s. Relay Shipping Agency to the port stating that the BOT operator viz. Dakshin Bharat Gateway Terminal Pvt. Ltd. (DBGTPL) operating the Container Terminal at the Berth No. 8 at the VOCPT did not apply concessional tariff applicable for coastal cargo handled at the berth no. 8 and instead levied the rate applicable for foreign cargo on the pretext that Customs conversion order has not been obtained and produced for every run for applying the Coastal cargo rates.
- (ii). As stated earlier, this Authority, based on the recommendation of the Director General (DG), Shipping vide their letter dated 25 March 1998, had passed an Order No. TAMP/2/97-MPT dated 2 June 1998 for common adoption prescribing classification of vessels as 'coastal' or 'foreign going' for tariff purposes. The system of classification prescribed are already listed under para 3.1. above and hence not repeated here for the sake of brevity.

As per the first criteria of the system of classification prescribed in the said Order, a foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. The second criteria stipulates that a foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping. The other three criteria state about the applicability of coastal rates in case of such conversion.

It is with reference to the first criteria of the common adoption Order, the VOCPT has sought clarification. Reportedly, the DBGTPL has not applied the coastal rates for coastal containers discharged at berth no.8 because M/s. Relay Shipping Agency did not produce the Customs Conversion Order on their every run for applying the coastal rates. Thus, the matter referred by the VOCPT is regarding levy of foreign going rates by DBGTPL on the coastal containers instead of applying coastal rates for container handled at the terminal.

- (iii). It is relevant here to mention that the policy relating to coastal concession on handling of coastal cargo and container was introduced by the then Ministry of Shipping, Road Transport and Highways (MSRTH) vide its communication No.PR-14019/29/2001-PG dated 01 January 2005 as policy direction to the Authority under Section 111 of the MPT Act, 1963. The said coastal concession policy required prescription of concessional rates for coastal cargo/ containers/ vessels related charges at 60% of the foreign rate at all major port trusts and private operators authorized under section 42(3) of the Act. In compliance of a policy direction issued by the (then) MSRTH under section 111 of the Major Port Trusts Act, the Authority passed an Order on 7 January 2005 to amend the Scale of Rates of all the major port trusts and private terminal operators by inserting a set of general conditionalities. This Order was notified in the Gazette of India on 12 January 2005 under Gazette No. 3. The said

common Order while prescribing the conditions based on the policy direction of the (then) MSRTH relating to coastal concession for vessel/ cargo/ container at para 3(vii), also stipulated the following:

"Status of a vessel as borne out by its certification issued by Director General of Shipping is the relevant factor for deciding whether the vessel is 'foreign-going' or 'coastal'. Foreign going vessels permitted to undertake coastal voyages and the cargo/container carried by them will also qualify for the concession in respect of such permissible voyages."

From the above provision it is explicit that cargo/container carried by a foreign going vessels permitted to undertake coastal voyage will also qualify for concession in respect of such permissible voyages.

- (iv). The VOCPT in its communication has stated that M/s. Relay Shipping Agency has drawn reference to the Circular No.15/2002 dated 25 February 2002 issued by Ministry of Finance, Dept. of Revenue, Central Board of Excise and Customs (CBEC) in support of their claim for applicability of coastal rates. In this context, it is relevant to state that as per para 2 of said circular, the CBEC has decided to allow an Indian flag foreign going vessel operating in routes covering more than one Indian Port to a port outside India and vice versa to carry coastal containers along with imported/ exported cargo between two Indian ports. The procedure to be followed for allowing carriage of coastal containers along with imported/ exported cargo between two Indian ports by an Indian flag foreign going vessel is listed out at para 2(a) to 2(i) of the said Circular issued by the CBEC. The JNPT has stated that general terms and conditions in Scale of Rates approved by the Authority mentions about "Customs Conversion Order". This is not covered under the procedure prescribed in the CBEC Circular. The JNPT has left it to this Authority to examine and suggested to include the procedures prescribed in the CBEC Circular dated 25 February 2002 in the existing SOR of Major Port Trusts and Private Terminal Operators.

As stated earlier, the said circular deals with the procedure to be followed by an Indian flag foreign going vessel for carriage of coastal cargo from one Indian Port to another port in foreign-going vessel. The procedure does not relate to application of Scale of Rates. As per Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963, the Authority is mandated to frame the Scale of Rates at which and statement of conditions under which any of the services specified under Section 48 shall be performed by a Major Port Trust or any other person authorized under Section 42 of the said Act. Hence, it is not found possible to include the procedures prescribed in the CBEC circular dated 25 February 2002 in the Scale of Rates of Major Port Trusts and BOT Operators thereat.

- (v). The core issue raised by the DBGTPL, as communicated to us by the VOCPT, for refusing to levy concessional rates for coastal containers is that the Custom Conversion Order has not been obtained and produced for every run for applying the coastal rates. While the VCTPL has stated that Customs Conversion Order is required for Indian Flag Foreign going vessels, none of the Major Port Trusts and the Chakiat Agencies Pvt. Ltd. have touched upon the core issue. The office of Commissioner of Customs has no comments to offer on the issue and the SRSL has stated that the DBGTPL should apply concessional rates for its shipments from one Indian Port to another Indian Port by completion of customs documentation.
- (vi).
 - (a). The DG Shipping vide its letter number F.NO.SD 12/Misc (17)/14 dated 13 August 2015 after examining its earlier communication of 24 March 1998 to the (then) MOST, has clarified that:
 - a foreign going Indian vessel will have to convert it into coastal at her first port of call in India and thereafter, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian coast. Under the circumstances, foreign going Indian ships having trading license issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) for the domestic cargo/ containers. This is keeping in view that the Handling Charges is related to only the cargo the vessel carries, i.e. whether domestic or foreign.
 - (b). The above clarification is suitably incorporated. The existing note no.(iv) stipulates that in case of conversion of foreign going vessel into coastal vessel, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes discharging operations; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports. This provision if allowed to continue as such will not be in harmony with the clarification given by DG (Shipping). Therefore, the said condition is slightly modified to state that in case of conversion of foreign

going vessel into coastal vessel, coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.

- (vii). The clarification of the DG (Shipping) does not touch about coastal cargo / container carried by foreign going vessel of foreign flag which converts into coastal on the basis of Coastal Voyage License issued by the DG (Shipping). Indian Ship Owners do not request for license for dedicated foreign going; and, in general, most of the Indian Ships are now issued with General Trading License (GTL) either for “coastal” or “Worldwide & Coastal” as reported by the DG (Shipping). Since issue of license for dedicated foreign going vessel is not ruled out by DG (Shipping), the existing provision that a foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a coastal voyage License issued by the Director General of Shipping may continue.
- (viii). Section 51 of the Major Port Trusts Act, 1963 authorizes this Authority to prescribe a lower rate in respect of coastal goods other than import goods, as defined in the Customs Act, 1962 carried in a vessel from one Indian Port to another Indian Port. With reference to the clarifications sought by VOCPT, the MOPT has viewed that:
 - (a). Any cargo originating from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be treated as Coastal cargo irrespectively of the Flag of the vessel carrying the cargo.
 - (b). Any cargo originating from any Indian Port and destined for any Foreign Port should be treated as Foreign cargo irrespective of the Flag of the vessel carrying the cargo.
 - (c). Any cargo originating from any Indian Port and unloaded at any other Indian Port as transit cargo destined for any Foreign Port should not be treated as Foreign going irrespective of the Flag of the vessel carrying the cargo.

The COPT has viewed that the applicability of coastal tariff for cargo/ containers has nothing to do with the status of the vessel. Taking cue from the views of the MOPT and COPT and Section 51 of the Major Port Trusts Act, 1963, the following provisions are prescribed in addition to the clarifications furnished by DG (Shipping):

- (a). Cargo/container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for Coastal cargo / container irrespective of whether a vessel is a foreign flag or Indian flag carrying the cargo.
- (b). Cargo / container loaded from any Indian Port and unloaded at any other Indian Port as transit cargo / container but is finally destined for any Foreign Port should be treated as Foreign cargo / container irrespective of whether the vessel carrying the cargo / container is foreign flag or Indian flag.

9. In view of the clarification issued by the Director General of Shipping, and bearing in mind that the existing conditions prescribed in the Scale of Rates of all the Major Port Trusts and the relevant BOT operators as regards conversion of Foreign going vessel into coastal run vide Order No.TAMP/4/97-MPT dated June 1998 based on the recommendation of DG (Shipping) and the conditions relating to coastal concession issued vide by the Authority vide Order No.TAMP/4/2004-Genl dated 7 January 2005 and subsequent amendment dated 15 March 2005 based on the Coastal concession policy issued by the then MSRTH are for the common adoption Order in view of ambiguity raised at the VOCPT, this Authority decides to modify the existing provisions prescribed in the Scale of Rates of all Major Port Trusts and Private Terminals operating thereat as given below:

A. System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)

- (i). A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
- (ii). A foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.

B. Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate

- (i). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (ii). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (iii). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.

C. Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate

- (i). Foreign going Indian vessel having General Trading License issued for ‘worldwide and coastal’ operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage.
- (ii). Further,
 - (a). Cargo / container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied the rate applicable for Coastal cargo / container irrespective of whether a vessel is a foreign flag or Indian flag carrying the cargo / container.
 - (b). Cargo / Container loaded from any Indian Port and unloaded at any other Indian Port as transit cargo / container but is finally destined for any Foreign Port should be treated as Foreign cargo / container irrespective of whether the vessel carrying the cargo / container is foreign flag or Indian flag.

10.1. All the Major Port Trusts are directed to amend their existing Scale of Rates accordingly by suitably incorporating the above provisions.

10.2. The Private Terminals operators in whose Scale of Rates the relevant conditions are prescribed are also directed to replace the existing conditions with the modified conditions prescribed above.

11. Recognizing that it is only modification to the existing provisions linked with levy of cargo related charges, the modified provisions shall come into effect immediately.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT-III/4/Exty./143/15(233)]